

**LES VIEILLES TIGES
DE L'AVIATION BELGE
ASBL**



**Mémorial
de l'aviation belge**

Fulco RUFFO di CALABRIA

Présenté et parrainé par
le Lieutenant-Général Aviateur e.r.

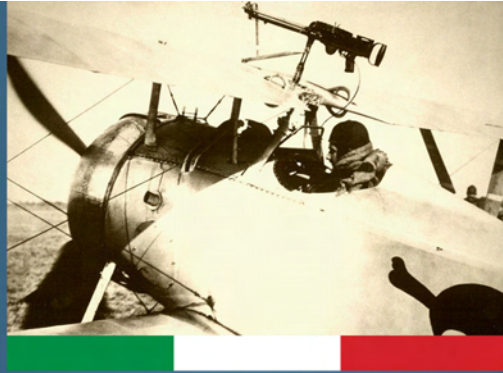
Michel MANDL

Président

et par

le Colonel Aviateur Hre
Alphonse DUMOULIN

Administrateur



PRINCE Fulco RUFFO DI CALABRIA

Grand as italien de la Première Guerre mondiale



Le présent mémorial a été offert au Prince Philippe à l'occasion de ses trente années de brevet de pilote à la Force Aérienne. Un Diplôme d'Honneur a également été remis au Prince pour commémorer cet événement.

Le mémorial est basé sur un ouvrage réalisé par Sa Majesté la Reine Paola. L'Association des Vieilles Tiges, société royale, est particulièrement honorée et reconnaissante à Sa Majesté d'avoir pu disposer de cette plaquette.

Bruxelles, 20 juin 2012

Michel Mandl
Lieutenant Général Aviateur e.r.
Président

Alphonse Dumoulin
Colonel Aviateur Hre
Administrateur

Prince Fulco Ruffo di Calabria

1884-1946
Héros de la guerre 1915-1918

I. La personnalité



Né à Naples, le 12 août 1884.

Le jeune entrepreneur.

L'officier aviateur, héros de la guerre.

Nommé sénateur, le 6 avril 1934.

**Décédé le 23 août 1946 à Ronchi di Apuania
(Carrara).**

II. La carrière aéronautique

- Le 20 décembre 1914, le Sous-lieutenant Ruffo di Calabria est affecté au Commandement du Bataillon des aviateurs de l'École de Mirafiori près de Turin.
- Le 18 février 1915, il est promu lieutenant et passe au camp d'instruction de Pise où il obtient le brevet de pilote après une formation sur Blériot.
- Le 28 septembre 1915, il devient « pilote aviateur en service de guerre » et est affecté à la 4^e Escadrille d'Artillerie sur Caudron G3.
- Le 26 janvier 1916, Ruffo est transféré à la 2^e Escadrille déployée à Risano, sur le champ d'aviation de Chiassotis.
- Le 11 février 1916, il effectue une reconnaissance d'une batterie d'artillerie autrichienne près de Lokvica. Cette mission lui vaut d'obtenir la première de ses quatre Médailles de Bronze.

- Une seconde Médaille lui est octroyée pour des missions particulièrement audacieuses menées les 8 et 9 avril 1916,
- Le 1^{er} mai 1916, il effectue une conversion sur Nieuport-Bébé et le 28 juillet, il est incorporé à la 70^e Escadrille d'Avions de Chasse.
- Le 23 août 1916, il abat son premier avion. Pour le total de l'année 1916, il est crédité de deux victoires homologuées (une individuelle et une collective) et deux non homologuées.
- Le 1^{er} janvier 1917, il abat son troisième appareil, et le mois suivant, il obtient sa quatrième victoire dans une action collective au-dessus d'Udine. Pour cette action, la quatrième Médaille de Bronze au Mérite Militaire lui est décernée.
- Au cours des mois d'avril et de mai 1917, il participe à 26 combats aériens et abat quatre appareils.
- Les 14 et 15 juillet 1917, sept autres appareils ennemis tombent sous les rafales de Ruffo di Calabria... un record inégalé.
- Il passe alors sur Spad XIII et le 13 août 1917, il est promu au grade de capitaine.
- Entre le 20 mai et le 15 juin 1918, il abat encore deux appareils. C'est également le nombre d'avions abattus les 24 et 26 juin.
- Le 20 octobre 1918, Ruffo di Calabria est contraint de se poser dans les lignes ennemies. Il réussit à échapper à la capture et à rejoindre le champ d'aviation.
- Le 2 novembre 1918, il ajoute un dernier vol en opérations à son admirable palmarès de combattant du ciel.
- Bilan : vingt victoires aériennes lui sont attribuées. Son nom figure au cinquième rang du palmarès officiel des As de chasse de l'Aéronautique italienne.

II. Biographie

L'enfant studieux devient officier de réserve

Fulco Ruffo di Calabria naît à Naples le 12 août 1884 ; il est le fils de Don Beniamino et de Laure Mosselman du Chenoy, une famille de la noblesse belge. Son père, issu d'une illustre et ancienne famille du sud de l'Italie, a assumé pendant de nombreuses années la charge de maire de Naples.

Le jeune Fulco grandit dans une ambiance familiale affectueuse, mais son éducation est stricte, comme il était de coutume dans les familles patriciennes : respect de la forme, vie disciplinée et sens de l'honneur. Toutefois, de tempérament remuant, Fulco aspire à une vie dynamique et riche en expériences aventureuses.

Après avoir obtenu le diplôme de fin d'études secondaires au collège Mondragone de Naples, il accomplit à partir du 1^{er} décembre 1904 une année de service militaire volontaire au 11^e Régiment de Cavalerie « Foggia ».

Le 31 mai 1905, il est nommé caporal. Promu sergent le 30 novembre, il est transféré au Régiment des Chasseurs à cheval à Naples.

Après une promotion au grade de sous-lieutenant de réserve le 18 février 1906, Ruffo va, à partir du 1^{er} avril 1907, prester trois mois auprès du Régiment « Foggia ». Le 29 juin, il est affecté à la réserve.

Une première activité professionnelle en Afrique

Après cette parenthèse militaire, Ruffo s'embarque pour l'Afrique, d'abord comme agent, puis comme vice-directeur de la société italo-belge Wégimont d'Anvers. Cette entreprise s'occupe de la navigation et du commerce sur le fleuve Djouba en Somalie et en Abyssinie, dans la province de Galla Sidamo. Outre ses activités professionnelles, il participe à des parties de chasse au gros gibier et à des expéditions dans des zones inexplorées. Il vit des aventures romanesques, allant parfois jusqu'à souffrir de la faim, de la soif et à courir de grands risques.

Dans son journal personnel, il écrit : « *Hier dans la nuit, j'ai été, je crois, fort malade. Mon boy m'a dit que j'ai déliré jusqu'à l'aube. Maintenant encore, j'ai une forte fièvre. J'ai l'impression que je vais mourir* ». Et plus loin, il écrit : « *Mon compagnon De Marneffe est tombé dans le fleuve et c'est seulement aujourd'hui que nous avons repêché une partie de son corps... le reste ce sont les crocodiles qui l'ont mangé* ».

Il rentre au pays, en 1914 avec l'espoir de trouver en Italie et en Belgique les financements nécessaires en vue de fonder sa propre société commerciale. Il est obligé d'abandonner ces projets lors du déclenchement des hostilités. Il ne retournera plus en Afrique.

Entrée en guerre de l'Italie : mai 1915

L'élément déclencheur de cette guerre dite « inévitable » est l'assassinat à Sarajevo, de l'héritier de la couronne autrichienne par un étudiant serbe le 28 juin 1914. Au préalable, l'Autriche-Hongrie, l'Allemagne et l'Italie s'étaient regroupées au sein de « la Triple Alliance ». La France, le Royaume Uni et la Russie formaient « la Triple Entente ». À partir d'août 1914, une cascade de déclarations de guerre se succèdent en fonction des alliances précitées. L'Italie n'entre pas en guerre du côté de la « Triple Alliance » en raison d'un désaccord de frontière avec l'Autriche.

Le 9 mars 1915, le gouvernement italien présente aux gouvernements de l'Entente un mémorandum contenant les prétentions de l'Italie en échange de son intervention dans le conflit (Trentin, Tyrol du Sud, Trieste, l'Istrie et une partie de la Dalmatie).

Le 26 avril 1915 : Traité secret de Londres entre l'Entente et l'Italie qui s'engage à entrer en guerre contre les empires centraux. Les Alliés acceptent les revendications du 9 mars.

Le 23 mai 1915, l'Italie déclare la guerre à l'Autriche-Hongrie.

L'officier de Cavalerie devient aviateur

Après un bref rappel auprès du 15^e Régiment des Chasseurs à cheval de Lodi en septembre 1914, le Sous-lieutenant Ruffo di Calabria demande et obtient, à l'instar de nombreux autres officiers de la même Arme, de passer dans le Corps aéronautique afin de devenir aviateur. Le 20 décembre, il est affecté au Commandement du Bataillon des aviateurs de l'École de Mirafiori (Turin) pour y suivre un cours de pilotage.

Promu lieutenant le 18 février 1915, il passe au camp d'instruction de Pise au mois d'août. Il obtient le brevet de pilote, après avoir accompli sa formation sur Blériot 80 CV. Ruffo se fait rapidement remarquer par sa hardiesse en vol. Il n'hésite pas à se lancer dans des évolutions acrobatiques complexes : « cercles de la mort » (loopings), chutes en « feuille morte » (vrilles), « glissements sur l'aile ». Un jour, il atterrit avec les ailes de son Blériot gauchies à cause des violentes sollicitations encourues au cours d'une vrille.

À l'époque, les acrobaties en double commande ne figuraient pas au programme des écoles de pilotage. La fonction des instructeurs se limitait dès lors à former de bons pilotes, capables d'exécuter leur mission de manière acceptable, c'est-à-dire sans endommager leurs appareils.

Des aptitudes telles que l'habileté dans les manœuvres, l'inventivité et la hardiesse ne constituaient pas les conditions nécessaires pour devenir un bon pilote de chasse.

Le pilote de reconnaissance

Le 28 septembre 1915, Ruffo devient « pilote aviateur en service de guerre ». Le lendemain, il est envoyé dans la zone d'opérations et est affecté à la 4^e Escadrille d'Artillerie pour y voler sur Caudron G3. La mission principale de l'unité consiste à ajuster le tir des batteries de campagne à longue portée et à effectuer des vols de reconnaissance photographique et à vue, à l'arrière des lignes ennemies autrichiennes. Le Caudron que Ruffo utilise pour ces missions est un biplan caréné qui bien que déclassé depuis le début des hostilités, restera en service jusqu'à la fin 1916. L'équipage de l'avion est composé du pilote et d'un observateur. L'appareil atteint difficilement les 100 km/h. Étant donné sa faible puissance motrice, il a été désarmé car il a fallu choisir entre le poids du poste de radio et celui de la mitrailleuse. En outre, la disponibilité de ces appareils est fort aléatoire en raison de la carence des pièces de rechange, de personnel spécialisé et d'installations techniques sur les terrains d'aviation.

Le 5 octobre 1915, l'escadrille est déployée sur le champ d'aviation de Gonars ; elle est incorporée à la 3^e Armée pour les besoins opérationnels du VII^e Corps d'Armée.

L'unité, sous le commandement du Capitaine Giulio Costanzi, compte neuf appareils, six officiers observateurs et neuf pilotes. Dès son arrivée en escadrille, Ruffo va faire montre de ses grandes qualités d'aviateur. Son habileté, sa volonté combative et son mépris du risque impressionnent rapidement ses compagnons d'arme.

En moyenne, les aviateurs effectuent trois vols par jour. Pour la plus grande satisfaction des responsables du Corps d'Armée, de nombreux clichés photographiques vont permettre de repérer les positions ennemies.

Le 12 novembre 1915, Ruffo se fait remarquer lors d'une mission de reconnaissance audacieuse effectuée le long de la rivière Isonzo sous le feu nourri de l'ennemi.

Le 26 janvier 1916, Ruffo est transféré à la 2^e Escadrille, déployée à Risano, sur le champ d'aviation de Chiassotis. À la date du 15 avril, l'unité change de dénomination et devient la 42^e Escadrille du V^e Groupe d'Avions, sous les ordres du Capitaine Santi.

Toujours à bord du Caudron, lent et vulnérable, le Lieutenant Ruffo continue à se défendre comme il peut contre la menace antiaérienne qui devient de plus en plus précise et intense.

Le 11 février 1916, il est en vol au-dessus d'une batterie autrichienne, dans la zone de Lokvica pour en relever la position. Cette mission, ainsi que celle menée précédemment le 12 novembre 1915, lui valent d'obtenir sa première récompense au Mérite Militaire, la première de ses quatre Médailles de Bronze.

Deux mois plus tard, les 8 et 9 avril, toujours dans le Bas Isonzo, Ruffo accomplit de nouveaux vols qui lui valent une seconde Médaille de Bronze.

Ruffo di Calabria passe à l'aviation de chasse

Depuis les premières semaines de la guerre, Ruffo souhaite passer à l'aviation de chasse. Cette aspiration est récompensée le 1^{er} mai 1915, lorsqu'il est envoyé à l'aérodrome de Cascina Costa près de Gallarate, pour y effectuer sa conversion sur Nieuport-Bébé, le premier avion de chasse de l'Aéronautique italienne.

Au début de la guerre, cette spécialité n'existait pas. Les premières missions de chasse auront lieu quelque trois mois après le début du conflit, avec la constitution d'une première escadrille de Nieuport biplace, appelé aussi Nieuport 18 en référence à la superficie des ailes de dix-huit mètres carrés.

Lors des premières missions de chasse, l'observateur est armé d'un mousqueton. Celui-ci sera remplacé par un pistolet-mitrailleur à deux canons. Suite aux difficultés rencontrées pour atteindre l'altitude de l'adversaire, on se passera de l'observateur pour diminuer le poids et améliorer les performances de l'avion. Mais la nouvelle version de l'appareil ne donnera pas de meilleurs résultats et mi-1916, l'Aéronautique italienne fait l'acquisition du Nieuport 13. Son armement est composé d'une mitrailleuse Lewis fixée sur l'aile supérieure et dotée d'une excellente lunette de pointage. Les performances de l'avion sont excellentes : sa vitesse de pointe est de 155 km/h.

Après la conversion sur cet appareil - le brevet porte la date du 31 juillet 1916 - Ruffo retourne au front.

Les premiers combats

Le 28 juillet 1916, il est incorporé à la 70^e Escadrille d'Avions de Chasse de la Défense antiaérienne qui a été transférée dans la zone de combat d'Aviano. Parmi les pilotes d'escadrille... un certain Lieutenant Francesco Baracca.

Dans son nouveau rôle de pilote de chasse, Ruffo incarne pleinement la figure type du chasseur, y compris sur le plan physique : grand, mince, le profil tranchant, plein de vivacité. À cela s'ajoutent son excellente habileté d'aviateur, une vue infallible et une grande rapidité de décision lors des engagements aériens. Resté fidèle à la tradition de son Arme, il est digne de la devise de son Régiment de Cavalerie : « Audacieux et vigilants ».

Le 9 août 1916, il assure avec Baracca, Caselli et Olivari, la protection d'avions Caproni lors d'une mission de bombardement sur Dornauberg près de Salzbourg.

Le 23 août, vingt-six jours après ses débuts comme pilote de chasse, il abat son premier avion ennemi près de Corona (Gorizia), entre Bucovina et Ranziano, à quelques kilomètres des lignes amies.

Le 16 septembre 1916, il collabore à la destruction d'un deuxième appareil.

Ce combat est raconté en détail dans le chapitre consacré aux anecdotes et témoignages.

Le même jour, Ruffo abat un troisième avion dans un combat non homologué ; l'épisode suscite néanmoins l'admiration et contribue à l'octroi de sa troisième Médaille de Bronze au Mérite Militaire.

Le 23 septembre, toujours près de Ranziano, il attaque avec succès un avion autrichien qu'il pense avoir abattu.

Le 3 octobre, Ruffo abime son appareil lors d'un atterrissage forcé. Il en sort toutefois indemne.

Après les combats victorieux évoqués, les mauvaises conditions atmosphériques persistantes sur tout le front vont fortement réduire les activités aériennes.

Le dernier combat aérien de l'année 1916 a lieu le 29 décembre dans le ciel de Monfalcone : attaqué par un Albatros de reconnaissance, Ruffo force celui-ci à rejoindre ses propres lignes.

1917 : l'année de grâce

Le 1^{er} janvier ont lieu deux combats exceptionnels. À 15.15 h, dans le ciel de Sagrado, à 3.000 m, Ruffo engage un duel avec un Albatros ennemi. Il l'arrose de cent cinquante coups de mitrailleuse. Le mitrailleur ennemi est touché. Son buste penche hors de la carlingue. L'avion descend jusqu'à sept cents mètres d'altitude avant de repartir vers ses propres lignes. La même après-midi, Ruffo abat son troisième avion ennemi après un bref combat.

Le rapport du Commandement Suprême, en date du 27 janvier, décrit comme suit la personnalité de notre aviateur : « *Pilote aguerri, d'une grande habileté et d'une hardiesse exceptionnelle, cet officier a fait preuve d'une extraordinaire capacité au vol en aéroplane. Il a accompli d'innombrables vols de reconnaissance et de chasse, pratiquement toujours sur les lignes ennemies, avec un mépris absolu du danger, en toutes circonstances, toujours prêt à affronter l'ennemi en combat aérien* ».

Au mois de février, Ruffo inscrit cinq nouveaux combats à son actif. Le 11 février 1917, il obtient sa quatrième victoire en descendant un Albatros dans une action collective au-dessus d'Udine. La quatrième Médaille de Bronze au Mérite Militaire lui est décernée après cet exploit.

Le récit de ce combat qui nous est narré par l'observateur de l'appareil autrichien descendu, le Lieutenant Comte Wilhelm Siemienski, figure au chapitre IV : « *Témoignages et citations* ».

Le 24 février 1917, nouvel affrontement aérien. Dans le rapport que Ruffo consacre à ce combat, on peut lire : « *J'informe le Commandement que vers 11 h, j'ai attaqué un avion ennemi de type Albatros qui effectuait un vol de croisière sur le front autrichien et qui s'avançait de temps en temps sur nos positions. Les avions ennemis étaient trois, dont deux effectuaient des vols de croisière en formation. Le troisième essayait sans doute de passer sur notre territoire. Vers 11 h, l'avion ennemi avançait vers moi et à plusieurs reprises, nous avons échangé des tirs de mitrailleuse. À mon vingtième coup, mon arme s'est enrayée et pendant que je la rechargeais, l'Albatros me tirait dessus avec sa mitrailleuse antérieure. Mon avion fut touché par deux balles de mitrailleuse qui ont percé la surface des ailes droites. À cause de l'enrayage de mon arme et du manque de carburant, j'ai dû atterrir sur le champ d'aviation de Medeuza à 11.25 h* ».

Dans le rapport de vol du 28 février 1917, Ruffo décrit l'attaque d'un avion ennemi au-dessus de Gradisca comme suit : « *À cause des évolutions rapides que l'ennemi faisait autour de moi, et du peu de cartouches qui restaient dans mon chargeur, je n'ai pu tirer qu'une vingtaine de coups, alors que je me trouvais très près de l'ennemi. Revenu à l'attaque, après quelques coups, mon arme s'est enrayée. J'ai changé de chargeur et ouvert à nouveau le feu sur l'adversaire à brève distance. Cette fois, celui-ci a piqué vers Gorizia, sans que son*

mitrailleur ne me tire dessus. Pendant que l'avion ennemi descendait entre Lucinicco et Cormons, il a largué un objet plat et large, de couleur jaune, avec une croix noire au milieu. À première vue, cela me semblait être un gouvernail de direction. J'ai poursuivi l'ennemi qui continuait à piquer jusqu'au-delà de Gorizia à environ 600 mètres du sol ».

Le 2 mars 1917, il reçoit une citation à l'ordre du jour du Commandement de la Défense Antiaérienne du Commandement Suprême « *pour son habituelle hardiesse lors de ses vols* ». Le 10 mars, le Commandement Suprême lui décerne, pour Mérite de Guerre, la promotion au grade de lieutenant en S.A.P. - service actif permanent.

Au mois d'avril, l'activité aérienne est réduite en partie en raison du temps pluvieux.

Le 1^{er} mai 1917, la 70^e Escadrille change d'appellation et devient la 91^e Escadrille tout en restant sur le même champ d'aviation de San Caterina di Udine. Son commandement est confié au Major Tacchini. De nouveaux Spad viennent s'ajouter aux quatre Spad XIII et trois Nieuport dont l'escadrille dispose déjà. Ils sont confiés à quelques pilotes triés sur le volet, parmi eux, le Lieutenant Fulco Ruffo di Calabria...

L'activité aérienne reprend intensivement au mois de mai. Les missions de guerre de Ruffo sont notées scrupuleusement dans son carnet de campagne. Elles sont décrites de manière simple et correcte, sans laisser beaucoup de place à la fantaisie. Elles traduisent plus spécialement sa crainte de ne pas être suffisamment détaché et objectif dans la description des faits.

La relation des missions effectuées au cours du reste de l'année 1917 et en 1918 font l'objet du chapitre « Faits marquants ».

Le 4 décembre 1918, un mois après la victoire, le Capitaine Ruffo di Calabria sera chargé d'assurer le commandement intérimaire du XIV^e Groupe Chasse de la base de Quinto di Treviso.

Le bilan

Le 1^{er} février 1919, le Commandant général de l'Aéronautique, Luigi Bongiovanni, signe le « Classement officiel des victoires aériennes homologuées des pilotes de l'Aéronautique, du 24 mai 1915 au 4 novembre 1918 ». Avec ses vingt victoires, Ruffo di Calabria figure en cinquième position après Baracca (34), Scaroni (26), Piccio (24) et Baracchini (21). Ce « classement des As » contient uniquement les victoires accompagnées des preuves attestant leur authenticité. Si l'on tient compte du fait que l'activité de chasse de Ruffo s'est accomplie sur une période inférieure d'environ un an à celle des premiers du classement, sa cinquième place prend encore plus de valeur.

Le 12 février 1919, il quitte le commandement du Groupe de Quinto di Treviso et est transféré au Centre de Formation des Escadrilles de Turin. Le 29 septembre, il est affecté à l'Inspection des Aéroports.

Par arrêté royal du 17 mai 1919, il est décoré de l'Ordre Militaire de Savoie pour l'ensemble de la campagne 1915-1918.

Des problèmes de santé

Ruffo reste en service à l'Inspection des aéroports jusqu'au 20 mars 1920, date à laquelle il est réincorporé dans son Arme d'origine et affecté au 12^e Régiment de Chasseurs à cheval de Saluzzo.

Suit une période critique sur le plan physique : il souffre de plusieurs troubles parmi lesquels l'anémie et l'épuisement, des maladies qui seront par la suite reconnues comme étant liées à ses états de service. Il passe dès lors au régime de mise en disponibilité.

Sur base de l'arrêté du 20 juillet 1920, il est décoré de la Médaille commémorative nationale de la guerre 1915-1918 ; le 18 octobre, la Médaille en souvenir de l'Unité de l'Italie lui est décernée et le 16 décembre 1920, il reçoit la Médaille interalliée de la Victoire.

Le retour à la vie civile

Le 6 janvier 1923, Ruffo reprend à sa demande, le service au Régiment « Piémont Cavalerie royale », pour compléter sa formation d'officier d'active. Du 4 février au 22 décembre 1923, il suit les cours de perfectionnement pour officiers subalternes en service actif à l'École de Cavalerie de Pinerolo.

Du 9 janvier au 31 mars 1924, il participe au cours complémentaire de cavalerie de campagne à l'École de Tor di Quinto.

Le 16 juin 1925, il passe à sa demande dans le cadre dit de « position auxiliaire spéciale » (P.A.S.). Il finit sa carrière militaire au grade de lieutenant-colonel de réserve.

Le 18 juin 1926, Ruffo retourne à la vie civile et va essentiellement se consacrer à la direction de l'exploitation agricole familiale.

Par un décret du 15 mars 1928, Don Fulco est fait Prince Ruffo di Calabria.

Le 6 avril 1934, il est nommé sénateur. Tout au long de son mandat, il va accomplir son activité parlementaire avec pondération.

Le 23 août 1946, ce grand héros de l'Aéronautique militaire italienne, décède à Ronchi di Apuania (Carrara). Il est à peine âgé de 62 ans.

En 1959, à l'occasion du mariage de sa fille Paola avec le Prince Albert de Liège, suivi avec une extrême sympathie par l'opinion publique, la personnalité héroïque du père est largement commentée dans la presse italienne qui se remémore et remet à l'honneur les événements passés, mettant en exergue les épisodes les plus insolites et séduisants de son incroyable et légendaire vie d'aventurier.

III. Faits marquants

Ce chapitre reprend les principales missions effectuées par le Lieutenant Ruffo di Calabria de mai 1917 à la fin du conflit. La relation de ces faits de guerre est essentiellement basée sur le journal de campagne de l'intéressé.

- Le combat que Ruffo mène dans la Vallée du Vipacco le 5 mai 1917 se conclut par une cinquième victoire. Le même jour au cours d'un second duel aérien : il attaque un Albatros à 5.000 m au-dessus de Sagrado. L'ennemi descend vers Borgnano, puis retourne vers ses lignes et est contraint d'atterrir. Comme l'observateur autrichien a arrêté ses tirs, on peut supposer qu'il a été touché.
- 10 mai 1917 : dans le ciel de Dolegna, Ruffo attaque un avion de chasse ennemi qui a assailli un avion de reconnaissance. Les rafales tirées par Ruffo obligent l'avion ennemi à atterrir près de Bigli. Il s'agit de sa sixième victoire.
- 11 mai 1917 : importante activité de l'ennemi sur les lignes. Pendant environ trois heures, Ruffo effectue un vol de reconnaissance photographique et à vue dans la zone de Villach. Il rapporte de nombreuses photos ainsi que des informations sur des baraquements et des travaux de tranchées dans les vallées de la Drava et du Gail.
- Le 12 mai 1917, dans le ciel de San Marco, Ruffo obtient sa septième victoire. Il en a fait le récit suivant :

« Parti pour la deuxième fois en vol de croisière, j'aperçois trois avions ennemis sur Vertoiba, sept ou huit cent mètres plus haut que moi. Je me retire immédiatement à l'intérieur de nos terres pour gagner de l'altitude et faire semblant de fuir.

Lorsque j'ai atteint l'altitude des trois ennemis, je m'aperçois que deux d'entre eux s'apprêtent à attaquer un bimoteur Caudron qui se trouve entre Podgora et Gorizia. Pendant que ceux-ci prennent notre avion de reconnaissance en tenaille, je me mets, à leur insu, derrière l'un d'eux et ouvre le feu avec mon arme. Celui que j'ai visé se met à piquer, l'autre s'enfuit, et pendant que je poursuis, à pic, celui qui descend, le troisième avion ennemi qui était resté en altitude, se lance à ma poursuite, essaye de me toucher avec des tirs de sa mitrailleuse antérieure, mais en vain. L'avion que j'ai touché s'écrase près de San Marco ».

- 13 mai 1917 : plusieurs vols de croisière dans la matinée. Dans le ciel de Canale, Ruffo attaque un Albatros à 3.800 m et après avoir tiré une centaine de coups, il le voit chuter près de Bainsizza. Il s'agit du huitième avion abattu.
- 14 mai 1917 : Ruffo engage deux avions ennemis. Lors de son premier combat, il aperçoit un avion qui vole à une altitude de 1.000 m sur Hudi Log et Konstanjevica. Il l'attaque avec 150 coups de mitrailleuse. L'ennemi riposte par quelques coups de feu, pique vers ses lignes et disparaît dans les nuages.

Lors du second combat, Ruffo attaque au-dessus de Plava, un Albatros sur lequel il tire 60 coups. Mais son arme s'enraye et l'ennemi parvient à s'enfuir vers ses lignes. Après quelques minutes, il ressent des vibrations au moteur et aperçoit des étincelles à l'intérieur de son appareil. Il coupe le contact et se pose à Bolzano où il constate qu'une balle incendiaire a touché l'hélice et a presque carbonisé le moyeu de celle-ci.

- 15 mai 1917 : l'activité ennemie diminue. Parti de Bolzano vers 19.10 h, Ruffo attaque un Albatros au-dessus de Bigliana à environ 3.000 m. Après avoir tiré quelques coups,

l'arme s'enraye. L'ennemi descend à pic vers ses lignes après avoir riposté et touché le Spad de Ruffo avec deux projectiles dans l'aile supérieure et inférieure droite.

- Le 16 mai 1917, le Lieutenant Ruffo di Calabria reçoit un télégramme de félicitations officielles du Ministère de la Guerre pour ses huit victoires. Le lendemain, il reçoit pour le même motif, une reconnaissance analogue de la Direction Générale de l'Aéronautique Militaire.
- Le 18 mai 1917, Ruffo effectue quatre vols de croisière. À 18.45 h, après avoir aperçu des avions ennemis à basse altitude au-dessus des lignes, il en attaque un au-dessus de San Andrea di Gorizia ; l'ennemi répond au feu et s'éloigne. Quelques minutes plus tard, il attaque un second Albatros pratiquement à la même altitude que le premier. Son arme s'enraye encore et l'ennemi s'éloigne vers Biglia.
- Le 20 mai 1917, Ruffo livre deux combats. Son rapport est ainsi libellé : « *Au cours d'une mission de croisière, j'attaque un Albatros dans le ciel de Zagora. Après quelques coups, mon arme s'enraye et pendant que j'essaye de la débloquer, l'ennemi tire tout en s'éloignant un peu à l'intérieur de ses lignes. Lorsque je repasse à l'attaque, j'aperçois un avion Spad tout près de l'ennemi. Puis, tout à coup, l'avion se précipite vers le sol suivi de près par notre avion de chasse. J'ai clairement vu l'Albatros s'écraser au sol.*

Quelques instants plus tard, un autre avion ennemi se dirige vers Plava. En m'approchant de lui, je l'attaque d'abord de flanc, puis de derrière, mais cette fois encore, mon arme s'enraye et simultanément, mon avion est touché à plusieurs reprises. Je suppose avoir été attaqué par un troisième avion que je n'ai cependant pas vu. Mon réservoir a été touché et immédiatement la pression d'huile a baissé. J'ai néanmoins réussi à atteindre la plaine de Medeol. Au sol, j'ai constaté que la balle avait traversé le réservoir de carburant, le radiateur et les ailes... C'est incroyable qu'un avion endommagé au point d'être déclaré par la suite 'hors d'usage', ait pu rentrer à la base ».

- Le 23 mai 1917, Ruffo écrit : « *Pendant l'escorte des Caproni que nous avons effectuée aujourd'hui, j'ai attaqué à trois reprises des avions bombardiers ennemis. J'ai également engagé des avions qui faisaient des incursions au milieu des nôtres. Ma mitrailleuse s'est enrayée trois fois. Cause : le percuteur trop court ».*
- Le 25 mai 1917, l'activité ennemie se poursuit. Ruffo attaque au-dessus du Monte Santo un Albatros avec 60 coups de mitrailleuse et oblige l'avion ennemi à battre en retraite.
À 18.50 h, à 1.300 m au-dessus du Vallone, il engage sans toutefois les toucher, deux Albatros qui se dirigent vers leurs lignes. À 19.45 h, il aperçoit vers Monfalcone trois appareils qui larguent des bombes ; il en attaque un, mais son arme s'enraye et il est contraint de s'éloigner.
- Le 26 mai 1917, Ruffo obtient sa neuvième victoire. Il abat un Albatros à basse altitude entre Monte Santo et Sabotino. Après avoir tiré une centaine de coups, l'ennemi s'écrase près de Britof, au nord de Gorizia. Ruffo décrit ce nouvel épisode héroïque comme suit : « *L'avion s'écrase au sol, après avoir traîné derrière lui un sombre panache de fumée. Immédiatement, une grande colonne de fumée et une flamme impressionnante se sont échappés des débris ».*

Pour les importantes opérations menées sur le Bas et Moyen Isonzo entre le 5 et le 26 mai, le Lieutenant Ruffo di Calabria reçoit sa seconde Médaille d'Argent.

En ce qui concerne la mission du 30 mai 1917, Ruffo en fait la relation suivante : *« J'ai été gravement touché par l'ennemi. Je me trouve dans le ciel de Zagora lorsque j'aperçois au loin trois avions ennemis se dirigeant vers le Vallone. Vers 10 h, j'en attaque un qui vole du Vallone vers Gorizia. Après deux rafales de ma mitrailleuse postérieure, l'ennemi s'éloigne en piquant légèrement. Quelques minutes plus tard, je revois les deux appareils restés au-dessus du Vallone et j'en attaque un entre Savogna et Merna. Après ma première rafale, l'adversaire a fortement piqué. À deux reprises, il a essayé de se remettre en ligne de vol, mais mes rafales l'en ont empêché. Après ma troisième rafale, il s'est lancé dans de grands virages, des cabrages, des renversements d'aile et des piqués verticaux. Je l'ai constamment suivi et j'ai eu l'impression que d'un moment à l'autre, il allait perdre le contrôle de son appareil. Pendant que je l'observais, j'ai reçu une rafale de mitrailleuse dans le dos. J'étais moi-même la cible d'un appareil ennemi. J'ai dû immédiatement battre en retraite parce que je me trouvais au-dessus des positions ennemies. J'ai franchi nos tranchées à une altitude de 300 m perdant ainsi de vue l'adversaire que je pense avoir touché.*

Quoi qu'il en soit, les trois avions autrichiens venus au-dessus du Vallone ont immédiatement battu en retraite et l'un d'eux a été gravement touché.

Rentré au champ d'aviation, j'ai constaté qu'une balle explosive avait endommagé fortement mon aileron gauche, percé le longeron de l'aile, cassé les cintres et le longeron antérieur de l'aileron créant une large déchirure dans la tôle ».

Au cours du mois de juin 1917, le Lieutenant Ruffo di Calabria va continuer à s'illustrer de la meilleure façon.

- Le 5 juin 1917 : vols de chasse et de croisière. À 20.40 h, Ruffo attaque, au-dessus de Sabotino, un Albatros en lui envoyant deux rafales de mitrailleuse ; l'ennemi est obligé de se replier vers ses lignes. À 20.50 h, il en attaque un second qui se défend par un tir violent. Il le contraint également à rejoindre ses lignes.
- Le 19 juin 1917, Ruffo se trouve dans la zone d'Asiago : *« Me trouvant en ce moment dans le ciel du Val d'Assa, j'aperçois un Albatros qui prend en chasse un de nos appareils. Arrivé près de lui, derrière notre avion, j'ouvre le feu sur l'ennemi qui pique immédiatement et se retire vers ses lignes à très basse altitude. Après avoir poursuivi un moment l'Albatros, tout en lui envoyant quelques rafales, je rejoins l'avion ami qui peut ainsi continuer sa mission de reconnaissance.*

Le second combat se livre également dans le ciel du Val d'Assa. Je me trouve à environ 4.000 m et aperçois un Caproni qui rentre d'une mission de bombardement. Il est suivi de loin par un avion entièrement de couleur verte et sans croix. Je crois d'abord qu'il s'agit d'un second avion italien, mais, dans le doute, je m'en approche. L'appareil suspect est en fait un vieil Albatros autrichien. Ce n'est qu'à quelques mètres de distance que j'aperçois deux croix sur les ailes supérieures. L'avion, assez lent, essaye depuis quelques minutes de s'approcher du Caproni qui pique doucement vers nos lignes. Quelques secondes de plus et l'ennemi aurait rejoint notre avion. Suite à ma rafale, il vire et l'observateur ouvre le feu avec sa mitrailleuse.

Nous nous sommes envoyés, à tour de rôle, plusieurs rafales, puis l'ennemi a piqué vers Levico. J'ai encore calmement pu le mitrailler. À un certain moment, j'ai vu - comme il m'est arrivé à d'autres occasions - sortir de l'appareil ennemi une fumée dense et persistante. Croyant qu'il y avait le feu à bord, j'ai arrêté de tirer. Je n'ai pas vu l'appareil prendre feu ni s'écraser parce que, dans sa descente, il s'est dérobé dans les nuages ».

- Le 24 juin 1917, Ruffo engage plusieurs appareils ennemis, mais des enrayages l'empêchent de les abattre: « *Trois enrayages de mitrailleuse m'ont fait perdre du temps dans mes poursuites. Ni le premier, qui a certainement été gravement touché, ni le second appareil n'ont réussi à se maintenir, ne fût-ce que quelques minutes, au-dessus de notre territoire et ont résolument choisi la voie du retour* ».
- Le 26 juin 1917, Ruffo parvient à nouveau à sérieusement perturber les missions de reconnaissance de trois avions ennemis, mais des problèmes d'enrayages l'empêchent une fois de plus de « finir le travail » : « *C'était un combat assez long durant lequel mon arme s'est enrayée à trois reprises. Je crois avoir sévèrement touché le second appareil que j'ai attaqué. Aucun des trois n'aura eu le temps de mener une reconnaissance. Lors de mon dernier combat, j'ai eu l'index complètement engourdi par le froid à un tel point que je ne pouvais plus l'utiliser* ».

Crédité de onze victoires à l'issue du mois de juin, le mois suivant constitue une autre « période faste » pour le Lieutenant Ruffo du Calabria. Il va dorénavant pouvoir combattre à bord d'un nouveau Spad-VII, un avion importé directement de France et considéré comme le meilleur avion de chasse des Alliés.

- Le 7 juillet 1917, Ruffo aperçoit Baracca, en vol au-dessus de Monfalcone-Gorizia, pendant que celui-ci est aux prises avec un Albatros ennemi. Ruffo assiste à l'affrontement et à la chute en piqué de l'adversaire dans les environs de Castagnevizza.
- Le 14 juillet 1917, toujours à Castagnevizza, la description du douzième avion abattu par le Lieutenant Ruffo est relatée comme suit dans son rapport de vol : « *Parti en vol de cap à 8.24 h en compagnie du Lieutenant Costantini, j'attaque un avion ennemi Albatros biplace de reconnaissance dans le ciel de Comen. Touché par mes premiers tirs de mitrailleuse envoyés à moins de 50 m, l'adversaire chute et tombe en flammes sur les toits d'un village près de Comen. Vers 3.000 m, l'un des deux membres de l'équipage de l'Albatros s'en est détaché dans la chute* ».
- Le 16 juillet 1917, le Major Piccio et les lieutenants Ruffo et Di Rudini escortent sans difficultés un groupe de Caproni au bombardement de Sari Laova.
- Le 17 juillet 1917, lors d'un vol de croisière, Ruffo obtient une treizième victoire. Le rapport établi par Ruffo précise : « *Dans le ciel de Castelmonte, j'ai attaqué un avion ennemi type Albatros monoplace. Je pense qu'il s'agit d'un avion de chasse. Le combat a lieu à 3.500 m. Nous nous trouvons l'un face à l'autre à environ deux cents mètres. L'adversaire m'envoie des rafales, mais je choisis de ne pas riposter. En revanche, lorsque nous nous trouvons l'un à côté de l'autre, grâce à un rapide virage à droite, je parviens à me positionner derrière l'Albatros et à ouvrir le feu à moins de 50 m.*

Touché par ma rafale d'environ 30 coups, l'appareil s'est mis en piqué entièrement abandonné à lui-même. Il s'est écrasé au sol dans les environs de Log sur la rive gauche de l'Isonzo ».

- Le 20 juillet 1917, deux autres combats se déroulent dans le ciel de Nova Vas-Oppachiasella, au cours d'un exploit considéré comme l'un des plus audacieux de l'histoire de l'Aéronautique militaire italienne.

Ruffo di Calabria aperçoit une formation de cinq avions ennemis. Tout autre que lui aurait certainement cherché à prendre la fuite, mais il n'est pas de ceux-là et décide de les affronter. Dans son rapport au style épuré, dépouillé et modeste, il décrit le combat comme suit : « *Parti du champ d'aviation de Bolzano où j'avais atterri la veille à cause*

d'une panne de moteur et aidé par les observateurs au sol, j'aperçois pratiquement au-dessus du Vallone, un groupe de cinq avions ennemis qui se dirigent vers l'intérieur de nos lignes. Parmi ceux-ci, deux avions de chasse et trois appareils de reconnaissance. À un peu plus de 3.000 m, j'engage d'abord un avion de chasse et un avion de reconnaissance qui se trouvent un peu plus haut que moi et qui, après avoir riposté à mes coups de feu, s'éloignent. J'attaque immédiatement un second avion de chasse qui escorte un avion de reconnaissance. Après un bref combat, l'avion de chasse pique fortement me donnant l'impression d'avoir été touché. L'avion de reconnaissance a reçu une brève rafale (probablement à moins de 30 mètres) et s'est écrasé en flammes dans les environs d'Oppachiasella. Les autres avions ont pris la fuite.

Durant tout le combat, je n'ai pas vu un seul autre appareil italien ».

Avec le combat du 20 juillet 1917, les victoires homologuées sont au nombre de quinze. L'épique combat a été longuement relaté par la presse de l'époque et fait mûrir la décision de l'attribution de la Médaille d'Or au Mérite Militaire qui récompense également les actions menées les jours précédents, notamment du 14 au 17 juillet 1917.

La proposition de l'attribution rédigée par le Commandement de la 91^e Escadrille du 10^e Groupe Avions et adressée au Commandement de la 3^e Armée du Duc d'Aoste, porte la date du 31 juillet 1917.

Le 1^{er} août 1917, Ruffo est admis à l'hôpital de Naples pour y recevoir des soins. Il reprend du service deux mois plus tard, soit le 5 octobre.

Le 13 août 1917, Fulco Ruffo di Calabria, plusieurs fois décoré et désormais connu du grand public en tant que « chevalier du ciel » invincible, a été promu au grade de capitaine.

L'activité aérienne reprend de façon intense, notamment durant la phase cruciale de la retraite de Caporetto.

Le 25 octobre 1917, le Capitaine Ruffo effectue trois vols de guerre, dont les déroulements sont notés, comme de coutume, sans fioritures dans son rapport :

- 1^{er} vol : « *Parti en vol de chasse à 7.50 h, j'ai attaqué un avion ennemi de reconnaissance dans le ciel de Lom di Tolmino. L'ennemi, qui s'est aperçu de ma présence, commence avant que j'arrive à bien me positionner, à manœuvrer dans tous les sens avec une rare habilité. Toutefois, après trois de mes rafales, il renonce au combat et pique vers ses terres. À ma quatrième rafale, il descend en spirale et prend la direction de Canale. À 2.000 m, le piqué de l'appareil ennemi se transforme en chute. L'avion est devenu ingouvernable. Dans un virage effectué à un peu plus de 1.000 m, je l'ai perdu de vue. Constatant le tir nourri de l'artillerie ennemie et vu la faible altitude à laquelle je me trouve, je crois fermement l'avoir abattu. Je suis rentré à la base à 8.47 h.*
- 2^e vol : « *Parti en vol de chasse à 10.40 h en compagnie du Lieutenant Costantini, j'attaque à 12.20 h un avion ennemi de reconnaissance à 3.700 m. Après avoir reçu quelques rafales, l'avion ennemi prend feu et vole en éclats. Durant ce combat, le Lieutenant Costantini est resté à mes côtés, comme il avait été convenu au départ. Je suis rentré à la base à 12.43 h.*
- 3^e vol : « *À nouveau parti en vol de chasse à 14.05 h, j'attaque à 14.30 h un avion de reconnaissance ennemi qui prend feu après avoir été touché par quelques-unes de mes rafales. En proie aux flammes, il a volé en éclats. Plus haut que moi se trouvent trois*

avions ennemis qui de loin me mitraillent avant de s'éloigner. Je suis de retour au champ d'aviation à 14.53 h ».

Le nombre de victoires homologuées pour le classement des As est ainsi porté à dix-huit.

Après la retraite de Caporetto, le 10 novembre 1917, la 91^e Escadrille de Baracca est transférée à la base de Padoue, dans la Place d'Armes de Brusegana. Elle y rejoint les trois escadrilles Caproni du XI^e Groupe de la 3^e Armée ainsi que les deux sections de chasse chargées d'assurer la défense de la ville. Ruffo di Calabria et ses camarades d'escadrille vont y vivre les tristes journées de la retraite.

Le 23 décembre 1917, Ruffo part pour Turin en compagnie de Baracca et du Major Piccio pour effectuer des essais en vols dans les ateliers et champs d'aviation du Piémont et de la Lombardie ; il y restera jusqu'au 24 janvier 1918.

1918

L'année de la victoire est très importante pour l'arme aérienne ; son renforcement qualitatif et quantitatif va permettre de poursuivre plus efficacement la guerre.

Au cours des premiers mois de 1918, l'activité aérienne est réduite à cause des mauvaises conditions météorologiques, des fréquents bombardements qui frappent les champs d'aviation et de toutes les opérations connexes nécessaires à la reconstitution des forces et des structures qui caractérisent la nouvelle organisation de l'armée italienne.

Le 6 février 1918, le Roi des Belges, Albert I^{er}, et son épouse, la Reine Élisabeth, sont en visite en Italie. Le Roi Victor Emmanuel III et la Reine Élena se rendent à la gare de Battaglia (Padoue) pour accueillir leurs invités. Le même jour, dans l'après-midi, les deux familles royales se rendent à l'aéroport de Padoue pour passer en revue les détachements en vue de la remise des distinctions officielles. À cette occasion, le Roi Albert est invité à conférer les décorations aux officiers qui se sont distingués sur le champ de bataille. Le Capitaine Fulco Ruffo di Calabria est décoré de la Médaille de Chevalier de l'Ordre de Léopold. C'est une cérémonie empreinte d'émotion, de sympathie réciproque entre deux peuples qui combattent pour la même cause. Le lendemain, la Famille royale belge repart pour la Principauté de Monaco.

Les bombardements de Padoue et de son aéroport se poursuivent avec insistance. Les hangars sont touchés et en une seule nuit, pas moins de treize avions Spad de la 91^e Escadrille sont détruits ou endommagés suite aux incursions ennemies. Le Commandant Baracca est atterré ; dans une lettre adressée à sa mère, il écrit à propos de l'attaque du 20 février : « ... *la villa où je demeurais avec les officiers (notamment Ruffo di Calabria), tremblait de haut en bas ; après la première incursion, j'ai couru au champ d'aviation et j'ai réussi à sauver deux avions de l'incendie* ».

Le 10 mars 1918, le Capitaine Ruffo di Calabria part en congé ; il est de retour à la base le 6 avril.

Quelques jours plus tard, toujours sous le commandement de Francesco Baracca, la 91^e Escadrille est transférée au champ d'aviation de Quinto di Treviso au nord de Venise.

Le 20 mai 1918, Ruffo effectue une mission avec le Sergent D'Urso au-dessus du Montello. Ils aperçoivent une formation de neuf avions à haute altitude. Ruffo attaque un des appareils qui s'est quelque peu détaché du groupe ; il le poursuit, mais son arme s'enraye à plusieurs reprises. Son ailier affirmera néanmoins dans son rapport de mission qu'il a vu tomber

l'avion autrichien. En même temps, un message du IX^e Groupe d'aérostiers et un autre du 2^e Regroupement de Batteries antiaériennes communiquent qu'à l'heure du vol quelques observateurs ont vu un avion ennemi s'écraser près de Susegana. Ce sera l'avant-dernière de ses vingt victoires homologuées.

Le 1^{er} juin 1918, Ruffo participe à l'escorte d'une formation de Caproni chargés de bombarder la zone de Belluno et de son champ d'aviation ; mission identique le 7 juin, sur le champ d'aviation de Godega et le 9, sur Pramaggiore.

Le Capitaine Ruffo di Calabria remporte sa vingtième et dernière victoire le jour du solstice (15 juin) au-dessus de Grave di Papadopoli à l'est de Negrizia. Il est en vol en compagnie de D'Urso. Peu après l'engagement, l'Albatros qu'ils ont attaqué « s'embarque » et s'écrase, le fuselage en morceaux.

Le 17 juin 1918, Ruffo est en mission offensive avec Baracca, Novelli, Ranza, Magistrini et D'Urso dans le ciel de San Donà di Piave. Ils mitraillent intensément les batteries et troupes ennemies. Les avions reviennent fortement endommagés par les tirs de l'artillerie antiaérienne.

Le 19 juin 1918, journée noire pour l'Aéronautique italienne... Lors d'une nouvelle attaque des positions ennemies, Baracca trouve la mort à proximité de Nervesa. Ce même jour, Ruffo di Calabria va effectuer pendant près de quatre heures « une croisière offensive sur les troupes ennemies du Montello ». C'est sa façon de venger son ami.

Le lendemain, par arrêté du Commandement Suprême, le Capitaine Fulco Ruffo di Calabria prend le commandement de la 91^e Escadrille.

L'héritage laissé par le Major Baracca est immense. Ruffo continuera jusqu'à la victoire, toujours avec la même audace, sur la voie magistrale tracée par le commandant au cheval cabré. Il ne cessera de montrer l'exemple jusqu'à la bataille victorieuse de Vittorio Veneto.

Le 24 juin 1918, il reçoit pour son escadrille une citation à l'ordre du jour du Commandement Aéronautique de la 3^e Armée : « *Le présent Commandement vous exprime sa plus vive satisfaction pour la contribution apportée par les aviateurs de votre escadrille durant l'action en cours et pour avoir rempli également des missions d'observation qui se sont avérées extrêmement utiles dans l'appréciation de la position de l'adversaire* ».

Le 5 juillet 1918, autre citation à l'ordre du jour du Commandement Aéronautique à l'attention du Commandement Suprême, pour les services prestés par l'escadrille.

Le 11 juillet 1918, Sa Majesté le Roi Victor-Emmanuel III, sur proposition du Commandement Suprême, ordonne que l'escadrille s'appelle désormais « Escadrille Avions Baracca 91^e », à titre d'hommage exceptionnel rendu au grand pilote disparu, qui en fut le Commandant depuis sa création et pour laquelle il fut un exemple de mérite et de très hautes qualités militaires.

Lorsqu'il soumet le document à la signature du Général Bongiovanni, le Commandement Suprême insiste pour que : « *La distinction souveraine soit accueillie par l'ensemble du Corps Aéronautique Militaire comme une récompense de la plus haute importance et comme un encouragement à persévérer dans la plus vigoureuse défense du ciel de la Patrie* ».

Mais, nous arrivons désormais aux derniers faits de guerre.

Le 29 octobre 1918, durant l'avancée finale, Ruffo di Calabria effectue des mitraillages et des largages de grenades incendiaires sur la route Conegliano - Vittorio Veneto. Touché au réservoir, Ruffo est forcé de faire un atterrissage de fortune près de Marano où sont encore

stationnées des troupes ennemies. Il parvient toutefois à échapper à la capture et à regagner les lignes amies, notamment les troupes anglaises...

Le lendemain, il vole vers Pordenone et Casarsa, à la poursuite de troupes et de charrois en fuite ; le 1^{er} novembre 1918, il prend pour cible des unités ennemies détachées près de Latisana et le lendemain il effectue son dernier vol de la guerre... une reconnaissance au-dessus des ponts du Tagliamento avec atterrissage à La Comina et redécollage au bout d'une heure.

Officiellement, Ruffo di Calabria termine le conflit avec 109 vols de combat à son actif.

IV. Témoignages et citations

La cruelle loi de la guerre

Le 23 août 1916, Ruffo di Calabria abat son premier avion. Le 16 septembre il collabore efficacement à la destruction d'un deuxième appareil. Le récit de ce combat est paru dans une des rares revues d'aviation de l'époque.

« Le 16 septembre 1916, un Löhner autrichien de signalisation d'artillerie survole la région entre Monte Stol et Monte Starieski. Au même moment, deux de nos chasseurs volent également dans cette zone. Il s'agit de Francesco Baracca et Fulco Ruffo di Calabria. Nos aviateurs engagent le combat. Plusieurs rafales sont échangées. L'avion autrichien se défend avec une grande maestria. Un troisième Nieuport piloté par Olivari a rejoint le combat, mais son aide n'est plus nécessaire. Ruffo vient d'envoyer une rafale de mitrailleuse qui a touché et tué le pilote.

Abandonné à lui-même, le Löhner tombe du ciel. L'observateur autrichien essaye de reprendre le contrôle de l'appareil. Il fait un effort désespéré pour s'emparer du levier de commande et parvient finalement à redresser un moment l'appareil. Il se trouve à 800 m avec, les trois Nieuport qui virevoltent autour de lui prêts à reprendre le feu. Mais l'appareil autrichien repart en vrille et chute violemment à mi-hauteur sur le Monte Stol. L'observateur sera retiré des décombres de l'appareil incendié. Il est gravement blessé et trouve encore la force de raconter à l'hôpital sa tragique aventure. À peine atterris, - conclut l'auteur de l'article - Baracca, Ruffo et Olivari se sont rendus sans tarder à l'endroit de la chute de l'appareil. Ils arrivent sur les lieux au moment où les infirmiers transportent le corps de l'infortuné pilote sur une civière et qu'un médecin donne les premiers soins à l'observateur.

- « Y a-t-il un espoir ? » demande Baracca.
- « Oui, si nous réussissons à le transporter rapidement à l'hôpital, nous pourrions peut-être le sauver ».
- -« Pauvres gens – dit Baracca – mais c'est la guerre ».

La cruelle loi de la guerre avait fauché un des acteurs de ce combat. Plus tard cette même loi n'épargnera pas deux des participants de ce même combat : Luigi Olivari, l'as aux douze victoires, sera tué en combat le 13 octobre 1917 et Francesco Baracca tombera, comme déjà précisé, le 18 juin 1918.



Faisant honneur aux coutumes chevaleresques de mise dans les premières années de la guerre, Baracca est venu saluer sa victime. On le voit ici devant l'Aviatik qu'il a abattu.

Udine, 11 février 1917 : un combat chevaleresque

Récit du Lieutenant Comte Wilhelm Siemienski, aviateur autrichien...

« Le 11 février 1917, nous avons reçu l'ordre de survoler Udine pour y photographier les objectifs militaires et observer le tracé des chemins de fer. Je sais par les rapports de mes camarades que l'activité de l'aviation italienne est très intense. Le temps est magnifique. Je me rends compte que notre mission ne va pas être facile d'autant plus que nous allons devoir survoler le « Commando Supremo » italien et que leur défense aérienne est très bien organisée.

Je ne me suis jamais attaché à des pressentiments ; je connais bien les risques que nous encourons. Pour nous défendre, nous disposons de deux mitrailleuses, une pour moi et une pour mon pilote, d'un revolver Mauser et de fusées en cas de retour de nuit.

Nous avons décollé à midi et grimpons lentement vers les 3.500 m. Arrivé à cette altitude, je demande au pilote de longer la vallée de Wippach jusqu'à la rivière Isona. Soudain, je vois apparaître un avion. Je ne suis pas en mesure de reconnaître son identité. J'attends qu'il s'approche. Il s'agit bien d'un appareil ennemi. L'Italien se tient à distance. Je tire néanmoins quelques rafales dans sa direction. Il s'éloigne et disparaît.

Nous approchons d'Udine. Le tir des canons antiaériens se fait de plus en plus dense. Des « shrapnel » éclatent autour de nous en laissant dans l'air de petits nuages blancs. Nous voilà enfin au-dessus de la ville. La visibilité est excellente. Je distingue clairement les rues, les places, la gare et même les trains qui circulent. Je commence à photographier en m'étonnant que personne ne m'en empêche. J'observe et prends notamment note du mouvement des trains. J'ai à peine terminé lorsque j'aperçois soudain plus bas que nous un petit appareil italien du type « Nieuport ». Il nous a repérés et grimpe vers nous. Je fais signe au pilote de prendre la direction de Carmone avec l'espoir de pouvoir poursuivre la mission de reconnaissance au-dessus de cette ville. Vaine illusion ! Non seulement l'Italien

nous rattrape, mais de plus, il est rejoint par trois autres appareils... (Baracca et Ruffo di Calabria font partie de la formation...). Impossible de fuir. L'un après l'autre, ils arrivent par derrière à grande vitesse et nous envoient des rafales de balles avant de disparaître sous les ailes. Je distingue clairement les aviateurs et leurs gestes. Nous nous défendons comme nous pouvons. Les avions passent à grande vitesse dans un bruit infernal auquel viennent s'ajouter celui des mitrailleuses et le bruit si déprimant des impacts sur notre appareil.

Ce n'est pas un sentiment de peur que j'éprouve. C'est encore pire. J'attends cette balle qui m'est destinée. Ma mitrailleuse cesse de réagir ; je n'ai plus de munitions. Je prends mon pistolet Mauser et tire les cinq balles qui me restent. Je suis désarmé ! Tout mon espoir repose sur la mitrailleuse de mon pilote. Je m'agenouille et dirige tous ces mouvements afin d'essayer de sortir de cette ronde infernale. Rien n'y fait. Soudain, je sens une forte odeur d'essence. Le réservoir est atteint. Au même moment, une balle blesse mon pilote au visage. Le sang coule à flot. J'essaye de lui venir en aide, mais deux autres balles viennent le toucher. De la main gauche, j'essaye de maintenir l'avion en vol. La bataille se poursuit et le feu des Italiens ne diminue pas. Enfin, c'est mon tour. Une première balle m'atteint à la cheville. Je m'étonne de ne ressentir aucune douleur, outre le choc et le sang chaud qui coule. Une deuxième balle m'atteint au bras. Au moment où je réalise que nous chutons et que tout est perdu, une troisième balle me blesse gravement au thorax.

J'ai toutefois encore suffisamment de force pour jeter hors de l'avion, les appareils photos et les cassettes pour qu'elles ne tombent pas aux mains de l'ennemi.

De la suite, je garde peu de souvenirs. Avant d'atteindre le sol, notre Albatros a apparemment heurté un arbre avant de s'écraser dans un bruit terrible. Je me suis réveillé, couché face contre terre. Bien que les blessures me fassent souffrir, je me retourne et vois trois appareils italiens qui orbitent au-dessus de nous. Je sens que la fin est proche, mais je n'ai plus peur de la mort, ce qui m'étonne d'ailleurs. Je suis envahi par une immense tristesse. Je me souviens des meilleurs moments de mon existence. Deux idées me hantent : la première, que je vais mourir sans voir ma mère et qu'elle ne saura même pas où je serai enterré ; la seconde, la honte d'être pris par l'ennemi ».

Ici s'arrête le récit du Lieutenant Comte Wilhelm Siemienski.

La suite de ce combat nous est contée par Thadée Plater-Zybeck dans une lettre publiée aux Nouvelles Littéraires en 1975.

« Après avoir assisté à la chute de l'appareil, Ruffo di Calabria quitte la formation et vient se poser à côté des débris de l'Albatros. Il se précipite au secours de l'équipage. Le Comte Siemienski est encore en vie. Ruffo lui demande en quoi il peut lui être utile. L'Autrichien lui répond que son plus ardent souhait serait d'informer sa mère le plus tôt possible qu'il est toujours en vie.

Arrivé à l'hôpital, Siemienski va rédiger quelques mots pour sa mère. Le lendemain, ayant enveloppé la lettre dans une grande écharpe rouge, Ruffo di Calabria va s'aventurer en territoire ennemi afin de larguer son colis au-dessus du château de Chorostkow, en Galicie autrichienne. Grâce à cet incroyable initiative, la Comtesse Siemienska aurait été informée à peine une journée après que l'avion de son fils ait été abattu, qu'il était sain et sauf ».

Le Comte Siemienski a donc survécu à ses blessures. Les chirurgiens italiens ont réussi à le sauver. Quatre mois plus tard, il sera échangé contre un aviateur italien. En souvenir de ce combat qui faillit lui coûter la vie, Siemienski recevra en cadeau une partie d'hélice de son appareil avec une plaquette en argent portant l'inscription : « Il Capitano Baracca ed il Tenente Ruffo di Calabria al valoroso Tenente Siemienski », une attention bien chevaleresque de la part des vainqueurs...

En 1996, dans un courrier que Guillaume Siemienski, le petit neveu du Comte Wilhelm Siemienski, adresse à Sa Majesté, la Reine Paola, ce fait de guerre est évoqué.

Corona di morte

La première partie du récit provient du journal de campagne de l'intéressé. La deuxième partie, sans aucun doute fiable, provient d'autres sources non identifiées.

« C'était en 1917 et notre escadrille de chasse était installée à San Caterina près d'Udine. Un matin, mon capitaine (je crois que Francesco Baracca n'était pas encore major et que moi j'étais encore simple lieutenant) me dit soudainement : « Veux-tu venir avec moi en vol ? » « Toujours avec plaisir » répondis-je.

Et en effet, c'était toujours une véritable joie pour nous de pouvoir rester dans le ciel, surtout quand nous pouvions chasser librement, c'est-à-dire en flânant à travers le ciel infini, sans aucune route obligatoire à suivre, sans aucune mission spéciale, et tout particulièrement sans l'obligation de faire escorte à l'un ou l'autre pauvre Caproni sans défense et vulnérable, qui devait entrer en territoire ennemi.

Désormais, les rares hommes qui logeaient et vivaient sur le champ d'aviation de San Caterina avaient tous goûté au bonheur du combat, aux émotions de la bataille, à la joie du triomphe. Partir en vol signifiait avoir la possibilité de connaître ces instants de bonheur, ces émotions, avoir la possibilité de remporter ces triomphes. La sirène d'alarme qui annonçait l'arrivée d'un avion ennemi, était pour nous une cloche qui sonnait à toute volée. La voix sympathique et agréable du mégaphone, à peine avait-elle reçu la nouvelle d'un quelconque observateur, dirigeait l'énorme « entonnoir » métallique dans toutes les directions du camp, spécialement vers le mess des officiers, s'il était midi (nous ne volions généralement pas de nuit) ou en direction de ce petit groupe d'officiers que l'on appelait à Udine « nos chasseurs ».

Au fond, cela pourrait sembler étrange aux yeux de certains, que la sirène d'alarme qui annonçait la présence d'un ennemi, qui nous lançait généralement des bombes, remplisse de tant de joie ce petit groupe d'hommes tranquillement installés dans une maisonnette agréable, avec tout le confort possible et imaginable, et pour qui la terre ressemblait à un petit paradis chaque fois qu'ils la touchaient.

Mais revenons à ce que Baracca m'avait dit : « Veux-tu venir avec moi en vol ? »

Baracca était notre chef, il était notre maître. Nous l'aimions et le respections comme peu de subordonnés peuvent le faire, parce que nous avions confiance en lui, parce que nous lui vouions une admiration sans bornes.

Lentement, je m'approche du Spad qu'il pilote. Je prends mes gants, ma fourrure et mes lunettes et je m'apprête à effectuer ce vol en compagnie du maître. C'est à ce moment qu'il m'appelle pour me faire un petit discours qui n'est guère clair pour moi. Il me dit : « Toi, viens avec moi maintenant. Tiens-toi tout le temps derrière moi, ne t'éloigne jamais de moi, regarde mon dos et surtout ne tire pas... ».

Surtout ne pas tirer ? Mais, ça veut dire quoi ? Et si je ne dois pas tirer, pourquoi partir en vol ? Mais pourquoi ? Sa réponse me laisse perplexe ! « Ne t'en occupe pas... Surtout ne pas utiliser ta mitrailleuse, même si l'adversaire ouvre le feu. Allons-y ! »

Je n'avais d'autre choix que d'obéir.

Mon camarade était tellement sûr de lui. Il voulait seulement ma compagnie sans que j'intervienne dans un éventuel combat.

Nous agissions parfois de la sorte avec des novices pour leur montrer comment s'approcher de l'ennemi. C'est évident que mon chef voulait m'enseigner quelque chose de nouveau ce jour-là.

En effet, cher et noble ami, inoubliable camarade, tu m'as enseigné combien ton âme était grande. Tu m'as montré l'esprit de chevalerie qui accompagnait chacun de tes actes, chacune des manifestations extérieures des sentiments magnifiques que ton cœur hébergeait.

Pendant le vol, je continuais à me demander : Mais pourquoi ne devrais-je pas tirer ? Sa voix claire et calme me revenait très nettement à la mémoire : « Il faut à tout prix que tu ne tires pas ». Je n'avais qu'à obéir.

La journée était belle, la visibilité excellente, il ne faisait pas très froid. Très vite Udine n'était plus qu'une petite tache lointaine, parmi l'étendue immense en-dessous de moi. Je me tenais à deux cent mètres derrière Baracca, un peu plus haut que lui. Mon camarade avançait en ligne droite comme quand on va à un rendez-vous.

Mais ce n'était pas l'habituelle promenade aérienne à deux ou trois mille mètres, un peu par-ci, un peu par-là, à la recherche d'une cible pour ouvrir le feu.

On voit, pensais-je, que dans les lieux de rencontre habituels du soir, quelques braves officiers d'infanterie ou notre cher ami Baruzzi, lui aussi de Lugo, auront donné l'un ou l'autre bon tuyau à Baracca, en lui précisant l'heure et la localité où un habituel perroquet (on appelait ainsi les avions de reconnaissance autrichiens) venait ennuyer nos troupes au sol ou prendre des photos. Cela semblera sans doute étrange et un peu paradoxal, mais c'est exactement ainsi que cela se passait. Nous apprenions les informations les plus précieuses pour nous, y compris les mouvements de nos troupes ou les mouvements supposés des troupes ennemies, et spécialement les habituelles incursions aériennes isolées, dans certains établissements fréquentés par les officiers, où il n'était pas nécessaire de se faire présenter par deux parrains. À un certain moment, ces lieux étaient devenus pour nous un vrai bureau de liaison avec l'infanterie et l'artillerie.

C'est précisément cette sorte d'entente amicale que, déjà à l'époque, nous estimions, indispensable au bon fonctionnement de l'aviation. Nous pensions alors qu'il aurait été excellent de fusionner les armées de l'air et de terre. Nous disions qu'il aurait été très utile que les aviateurs soient en contact permanent avec des officiers de terre et de mer pour échanger leurs pensées, leurs raisonnements et contribuer à une étroite collaboration entre les diverses armes. Nous avons abattu de nombreux avions uniquement grâce à ces rencontres vespérales fortuites à Udine, Padoue, Vérone, où nous obtenions de précieuses informations sur les mouvements. Le Commandement Suprême ne pouvait sans doute pas nous donner l'autorisation d'engager le combat pour un seul avion ennemi qui, pourtant, quotidiennement importunait nos troupes pendant que des officiers, à titre personnel, nous racontaient volontiers leurs difficultés et celles de leurs braves soldats.

Le Commandement Suprême nous prévenait seulement de quelques grandes opérations « in stile » (comme on disait) qui étaient souvent reportées au dernier moment ou qui étaient supprimées. Il nous interdisait de faire décoller les avions sans un ordre du Commandement Suprême. Combien de fois, nous entendions alors les alarmes sur le champ d'aviation sans pouvoir décoller... Ou bien, quand l'autorisation de vol arrivait, il n'y avait déjà plus d'avion ennemi...

Les instructions ou plutôt les informations du simple lieutenant arrivé fraîchement de sa tranchée, à Udine, étaient par contre claires et précises : chaque jour, un avion vole à telle ou telle hauteur. Il prend des photos, lance des bombes, etc. Il arrive avec une précision mathématique à telle heure et repart à telle autre heure. Son altitude est d'autant. L'officier

le savait bien ! Lui n'était pas au Commandement Suprême, mais dans sa tranchée et il connaissait bien l'ennemi. Lorsque par la suite, on rencontrait le lieutenant par hasard, il était très ému et nous remerciait au nom de tous ses soldats. La vraie réputation de Baracca est née dans les tranchées. Baracca remerciait le lieutenant pour l'information qu'il avait reçue et le lendemain, il commençait à tendre une embuscade à cet Autrichien qui ennuyait nos chers soldats. Si ce n'était pas le jour même, c'était le lendemain, mais un jour ou l'autre l'agaçant perroquet autrichien payait pour tout et le lieutenant n'était plus ennuyé pendant un petit moment.

Puis, comme la rumeur sur les exploits de la 90^e Escadrille s'était répandue et que certains jeunes lieutenants ne pouvaient s'échapper à Udine quand ils le voulaient, ce service d'informations était fait par courrier. Je me souviens que Baracca recevait de nombreuses lettres et cartes directement de postes avancés ou des tranchées.

Nous, on préférait le service d'informations dans ces lieux de rencontre à Udine. C'était plus rapide... (ici le récit est interrompu ; l'explication ci-dessous provient donc d'autres sources).

« Un matin de bonne visibilité, deux avions décollent du champ d'aviation. Le premier est piloté par Baracca, dans le second se trouve le courageux As, Ruffo di Calabria. Avant le départ, le commandant a prié Ruffo de n'ouvrir le feu en aucun cas et de ne rien faire d'autre que suivre l'itinéraire que lui-même allait emprunter. Les deux avions se dirigent vers le Montello, qu'ils survolent en patrouillant.

Voilà que se profile à l'horizon, la silhouette entre toutes identifiable d'un avion ennemi. Il s'approche et vole avec vélocité en direction des positions italiennes. Baracca ne tire pas et se limite à accomplir des évolutions serrées. De même, Ruffo, compte tenu de l'ordre reçu, ne met pas la main à la mitrailleuse. Et à son grand étonnement, il voit que l'Albatros, après avoir effectué un ample tour, descend vers un point et laisse tomber quelque chose. Ensuite, il s'éloigne rapidement et disparaît à nouveau derrière ses lignes.

Au bout d'un moment, Baracca retourne à sa base suivi par Ruffo, très étonné. Il demande à Baracca quelques explications au sujet de son comportement étrange. Lorsqu'il apprend le pourquoi des agissements de son commandant, l'admiration qu'il lui voue s'en trouve encore grandie.

Voici ce qui s'est passé. La veille, Baracca avait abattu un avion autrichien. Parmi les débris de l'appareil qui s'était fracassé, on avait trouvé une couronne de fleurs à côté du pilote tué. Un hommage rendu par le malheureux aviateur sur le lieu où l'un de ses chers compagnons d'escadrille avait été abattu quelques jours auparavant.

Cet épisode avait profondément touché le noble cœur de Baracca qui accomplit alors un acte d'une exquise chevalerie, acte qui est toujours resté ignoré et que nous ne pouvons rapporter que grâce à l'amabilité de Ruffo.

Ayant compris la noble et humaine compassion de cet hommage incomplet, son esprit chevaleresque l'avait poussé à laisser tomber de son appareil, sur le champ d'aviation autrichien, un message par lequel il s'engageait à donner un sauf-conduit à un pilote qui aurait exprimé le souhait de survoler, à un jour et une heure précise, le lieu du double sacrifice pour y jeter une couronne de fleurs.

Les Autrichiens avaient accepté la proposition. Et pendant que l'Albatros, pour la première fois de la guerre, laissait tomber, au lieu de bombes, les marques du souvenir et du regret, Baracca et Ruffo faisaient la garde pour que personne ne puisse déranger la cérémonie ».

Une sérieuse méprise

Le récit suivant a été rédigé par Iginio Mencairelli dans une biographie de Fulco Ruffo du Calabria qu'il a réalisé pour les Services historiques de l'Aéronautique Militaire italienne en 1970.

Parmi les aventures et péripéties dont sont faites les années de guerre de Fulco Ruffo di Calabria, la moins connue et de toute façon la plus singulière, est certainement celle que Ruffo raconte dans un numéro publié en 1937 sous les auspices de l'Association de « l'Arma di Cavalleria ». Ruffo fait à ce moment partie de la 91^e Escadrille commandée par Francesco Baracca, l'as des as...

Ruffo di Calabria raconte :

« Je me rappelle que Baracca est parti en vol avant moi. J'ai décollé quelques minutes après lui dans une direction opposée comme nous en avions l'habitude. Après une demi-heure de vol, les nuages étant trop épais et la visibilité trop mauvaise, je me prépare à rentrer au camp quand soudain j'aperçois au loin un appareil. Voilà ma proie pensais-je. J'essaie de le garder en vue sans me faire repérer avec l'intention de lui tomber dessus lorsqu'il sera sur notre territoire. Le temps passe et à mon grand désespoir, l'avion apparaît puis disparaît au loin entre les nuages et ne se décide pas à pénétrer dans notre territoire. Il se maintient au contraire sur les lignes de frontière et chaque fois que je m'en approche, il se retire en territoire autrichien. Manifestement, il m'a vu.

Plusieurs minutes de longue attente passent encore, lorsque finalement comme une ombre, à travers le brouillard, j'aperçois ce qui sera, du moins je l'espère, ma prochaine victime. Je cherche à me rapprocher de l'adversaire et constate avec joie qu'il semble ne pas refuser le combat. Nous nous croisons plusieurs fois sans être en mesure de nous identifier car les nuages sont trop nombreux et trop épais. Je nettoie le verre du collimateur qui s'est embué, le doigt sur la gâchette de la mitrailleuse, prêt à tirer. Soudain, l'Autrichien sort d'un nuage ; je le vois... je ne le vois plus... Il fonce vers moi et me pointe. Sans aucun doute, il va tirer. Je dois le devancer. Je mets mon œil au collimateur... je vois, je ne vois pas. La rafale de ma mitrailleuse part. Nous nous croisons à moins de vingt mètres. Je crois devenir fou. En passant à ma hauteur j'ai reconnu sur l'avion le « Cavallino Rampante » (cheval cabré) de Baracca. Je pique plein moteur vers la base en espérant que mes ailes s'arrachent. Je suis terrorisé à l'idée que l'avion sur lequel j'ai tiré n'est pas autrichien, mais « italianissime »...



Le Capitaine Francesco Baracca devant son Spad au « Cheval cabré ».

Arrivé au champ d'aviation, comme pour me punir encore d'avantage pour la faute commise, le mégaphone des téléphonistes annonce qu'un appareil s'est écrasé en flammes sur le plateau d'Asagio. Je crois devenir fou.

Sorti de l'avion, je reste assis par terre, la tête entre les mains, tout tremblant. J'ai sans doute tué mon camarade, mon maître, l'idole de chaque cœur italien : Francesco Baracca ! »

Et Ruffo di Calabria de poursuivre... « Mais le destin ne veut pas cela. Peu après, Baracca vient atterrir sur la base. Je n'en crois pas mes yeux. Je n'ai pas la force d'aller à sa rencontre. Il s'approche de moi après avoir parlé de choses anodines avec d'autres personnes. Je lui lance :

- « Bonjour Baracca. As-tu vu quelque chose ?
- « Non » me répond-il...
- « Comment cela ?... Même pas un avion autrichien ? »
- « Non ».
- « Réfléchis bien. Tu n'as rien vu ? Rien entendu ? »
- « Rien »

Je n'y comprends plus rien...

Aujourd'hui, après tant d'années, je revois encore ce cher Francesco, d'un naturel impassible comme toujours, me dire calmement : « Cher Fulco... Une autre fois, si tu veux me descendre, tire quelques mètres plus à droite... et maintenant, allons boire un verre et n'en parlons plus... ».

Il me racontera plus tard que lui aussi m'avait pris pendant tout un moment pour un avion autrichien, et qu'il avait décidé d'attaquer... mais qu'au dernier moment, lui, plus calme que moi, s'était aperçu de l'erreur, et ne m'avait pas tiré dessus... ! »

Décorations et citations nationales

Médaille d'Argent au Mérite Militaire, le 15 mars 1917.

« Pilote aviateur attaché à une escadrille d'avions de chasse, avec un souverain mépris du danger et beaucoup de sang froid, faisant preuve d'une grande expérience, il affronte hardiment de puissants appareils ennemis, réussissant avec sa mitrailleuse à descendre un appareil ennemi entre Bucovina et Ranziano et collaborant efficacement à la chute d'un autre sur le territoire de Creda près de Caporetto ».

Médaille de Bronze au Mérite Militaire, le 16 juin 1917.

Informé qu'un appareil ennemi survole avec insistance la région du Monte Stol et Monte Starieski, il attaque courageusement l'avion ennemi qui se défend vaillamment avec mitrailleuse et fusil à tir rapide. Après un brillant et dangereux combat, il concourt à abattre l'appareil dont l'officier observateur est tué et le pilote mortellement blessé.

Médaille d'Argent au Mérite Militaire octroyé sur le champ d'aviation, le 20 janvier 1918.

« Pilote de chasse courageux, il fait continuellement preuve de sa valeur, attaquant de nombreux avions ennemis bien armés et en abattant cinq en un court laps de temps. Malgré que son appareil ait été sérieusement touché plusieurs fois par le tir de l'adversaire, il a réussi avec grande habilité à le ramener à la base ».

Médaille d'Or au Mérite Militaire, le 5 mai 1918.

« Doté de grandes vertus militaires, ce pilote de chasse a fait preuve d'un immense courage lors de 53 combats aériens, avec un esprit de sacrifice égal à sa valeur ; il a recherché la victoire là où il pouvait la trouver. En deux mois, il a abattu quatre avions ennemis. Le 20 juillet 1917, avec une incroyable audace, il a attaqué seul une formation de cinq avions. Il en a abattu deux et a fait fuir les autres ».

Chevalier à l'Ordre Militaire de Savoie, le 10 décembre 1918.

« Depuis le début de la guerre, en service ininterrompu comme pilote, comme commandant d'escadrille de chasse et comme commandant de groupe d'escadrilles de chasse, il a rendu d'infinis et précieux services à l'Armée. Animé par l'amour de la Patrie le plus pur, cité en exemple à ses subordonnés, exécutant et organisateur exemplaire, il a su avec une inlassable activité, obtenir le meilleur rendement des moyens mis sous son commandement. Noble exemple de valeur individuelle, il a abattu sept appareils ennemis au cours de la dernière période de la guerre ».

Cette médaille fut remise par le Roi Victor Emmanuel III à Milan début 1918.

Décorations étrangères

Chevalier de l'Ordre de Léopold, le 8 février 1918

« Voulant donner un témoignage de Notre Haute Bienveillance au Capitaine de Cavalerie Fulco Ruffo di Calabria, 91^e Escadrille Aéroplanes, de l'armée italienne, sur proposition de notre Ministre de la Guerre, nous avons arrêté et arrêtons que l'intéressé est nommé Chevalier de l'Ordre de Léopold.

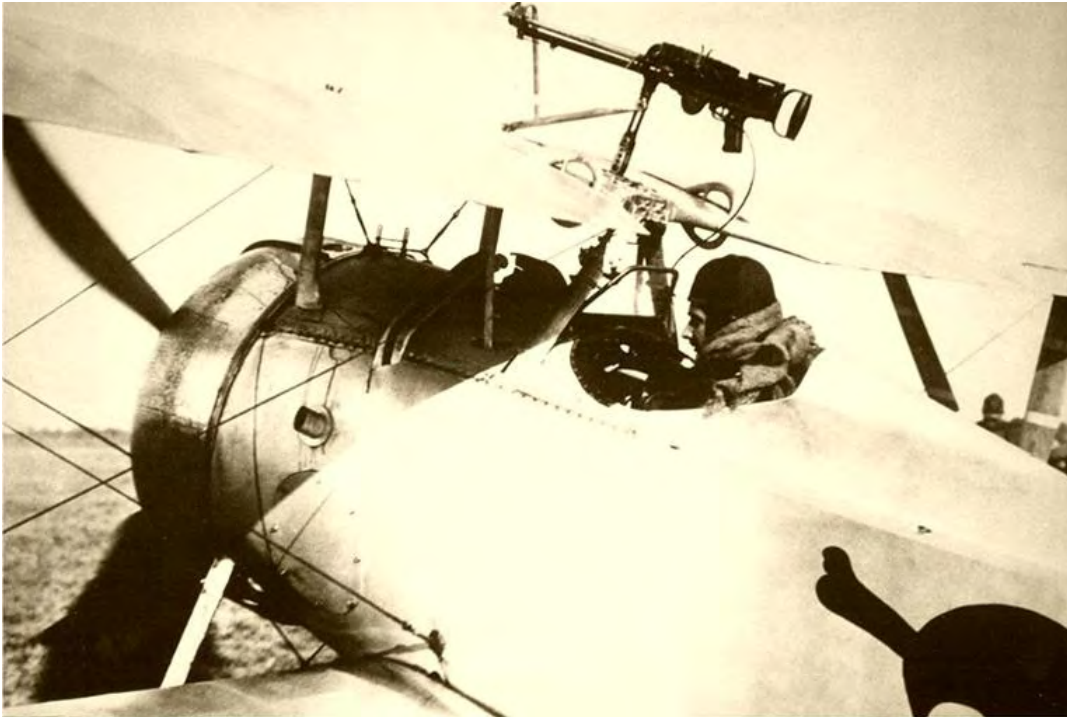
Signé : Albert I^{er}

V. Bibliographie

Documentations en provenance de « l'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica », de l'organisme « Militare Gruppo Medaglie d'Oro di Roma » ainsi que du « Museo della 3^e Armata » de Padoue, du « Museo dell'Aria de San Pelagio » et du « Museo Storico dell'Aeronautica » de Vigna di Valle.

« Fulco di Calabria (18.8.1884 - 23.8.1946) » de Iginio Mencarelli éditée par l'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare.

VI. Album photos



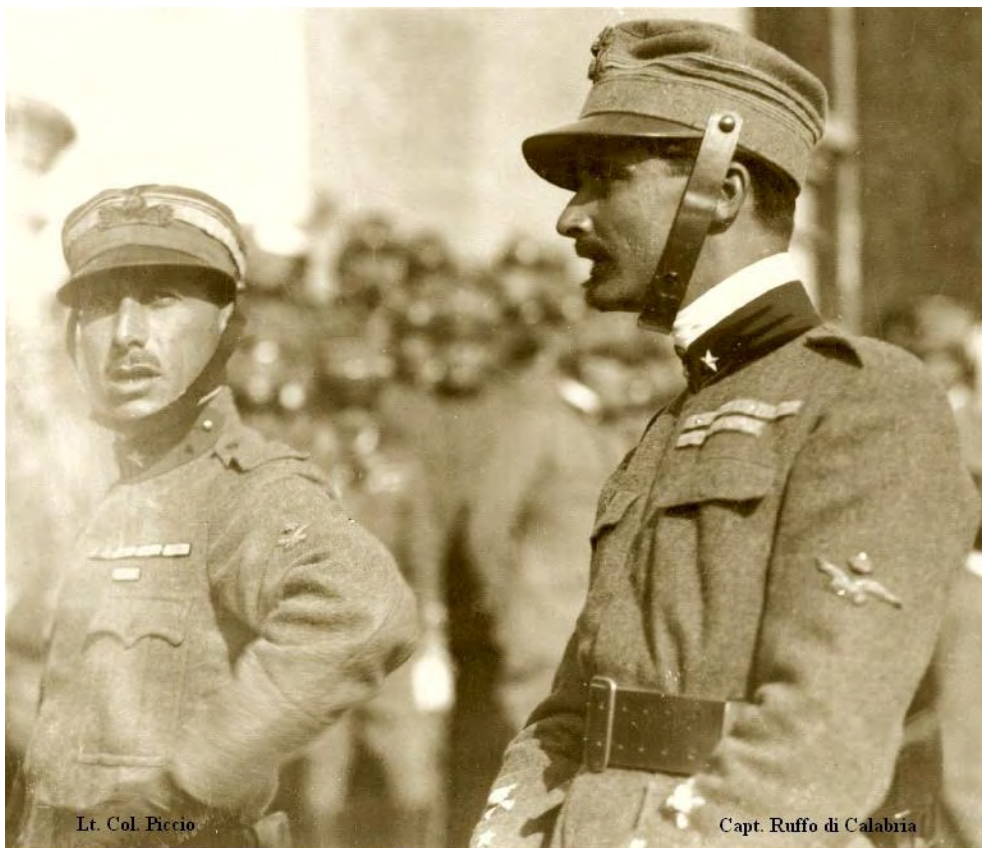
*Ruffo di Calabria prêt au décollage.
Sur l'aile supérieure, la mitrailleuse dont on voit le câble de la commande de tir.*



*Ruffo di Calabria devant son Spad marqué de l'emblématique
insigne à la tête de mort peinte en noir sur le fuselage.*



En alerte sur un aérodrome de campagne.



Lt. Col. Piccio

Capt. Ruffo di Calabria

Le Lieutenant-colonel Piccio et le Capitaine Ruffo di Calabria, souvent engagés ensemble dans des missions de guerre aérienne.



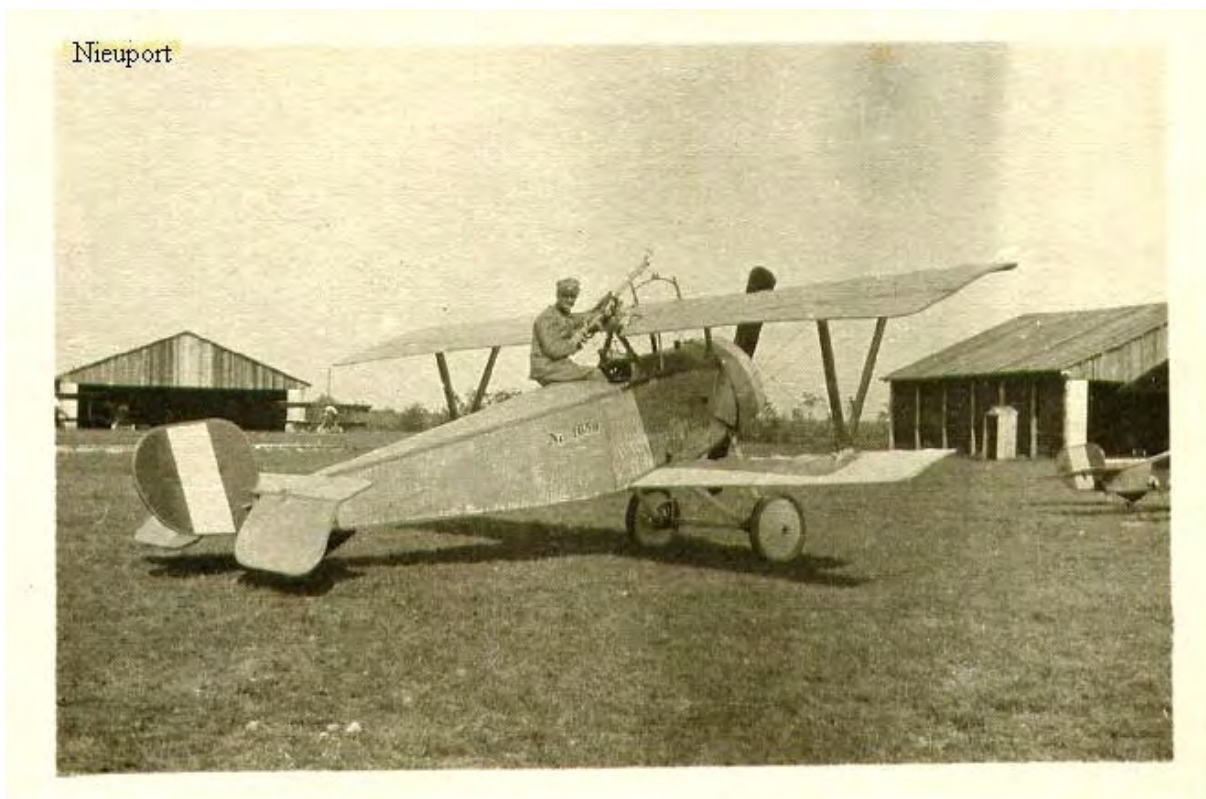
Fulco devant un Blériot 80 CV, avion sur lequel il a terminé son entraînement de pilote en 1915



Photo prise à l'occasion du premier vol de Ruffo di Calabria sur Caudron G 3, avion biplace à moteur rotatif, utilisé pour ses premières missions d'observation en septembre 1915.



Préparatifs pour le départ en mission d'un Caudron G 3.



Ruffo di Calabria sur un avion Nieuport. Mis en service en 1916, ce biplan monoplace à moteur rotatif était très apprécié pour sa maniabilité ; il est armé d'une mitrailleuse au-dessus de l'aile supérieure.



Macchi "Parasol"

Avion Macchi « Parasol ». Ce monoplan biplace fut conçu en 1913 par la firme Nieuport-Macchi de Varese sur base de solutions de construction propres à Nieuport. Au-dessus de l'aile, le « stabilisateur vertical », dispositif ajouté sur certains modèles pour augmenter la stabilité en vol.



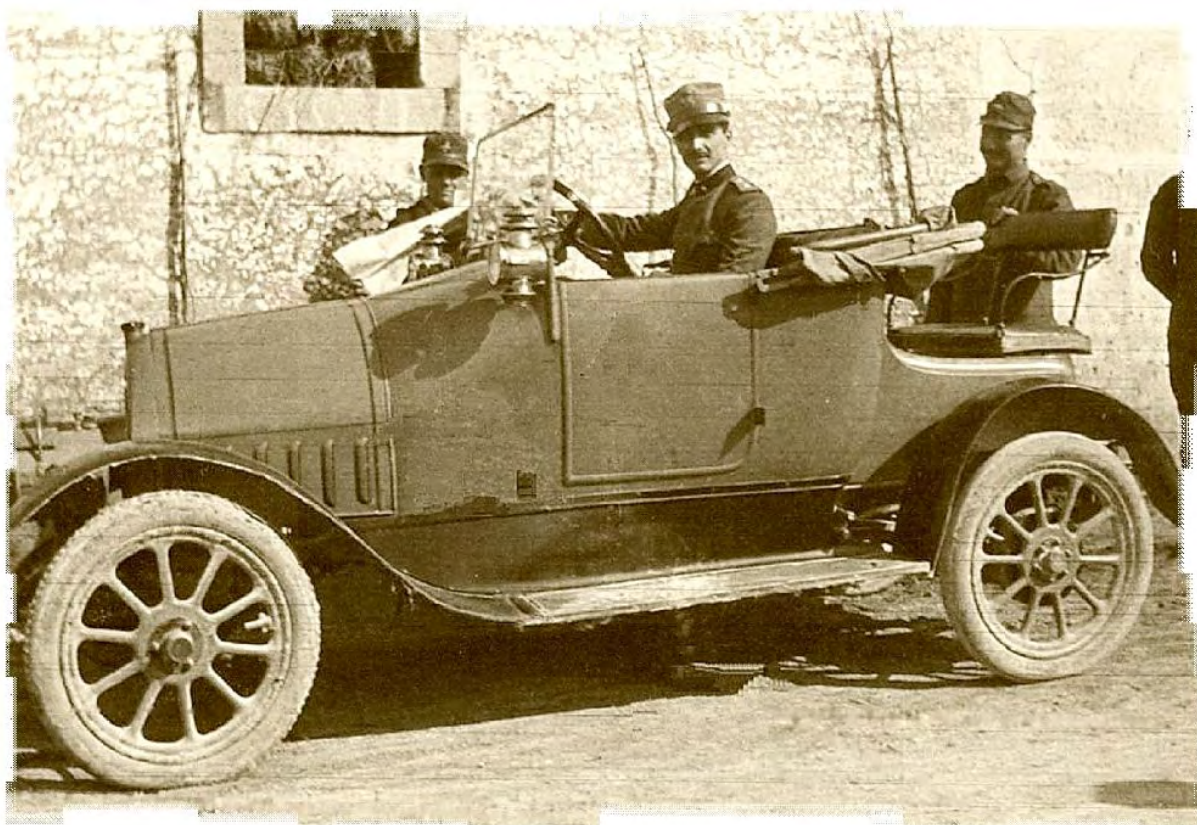
Avion Farman à hélice propulsive.



Le Capitaine Mario Ugo Gardesco et le Lieutenant Fulco Ruffo di Calabria à l'aérodrome de Cascina Costa, près de Milan, en 1916.



Les restes d'un avion austro-hongrois tombé dans les lignes italiennes.



Olivari

Ruffo

Devant l'avion, Fulco Ruffo di Calabria (3^e à partir de la droite) et Luigi Olivari (à gauche du groupe)



Avion de chasse Spad XIII marqué de la célèbre tête de mort ! Ruffo di Calabria est appuyé contre la cocarde de l'avion ; à sa droite Keller ; dans le cockpit, Bernardi ; à gauche du groupe, Novelli.



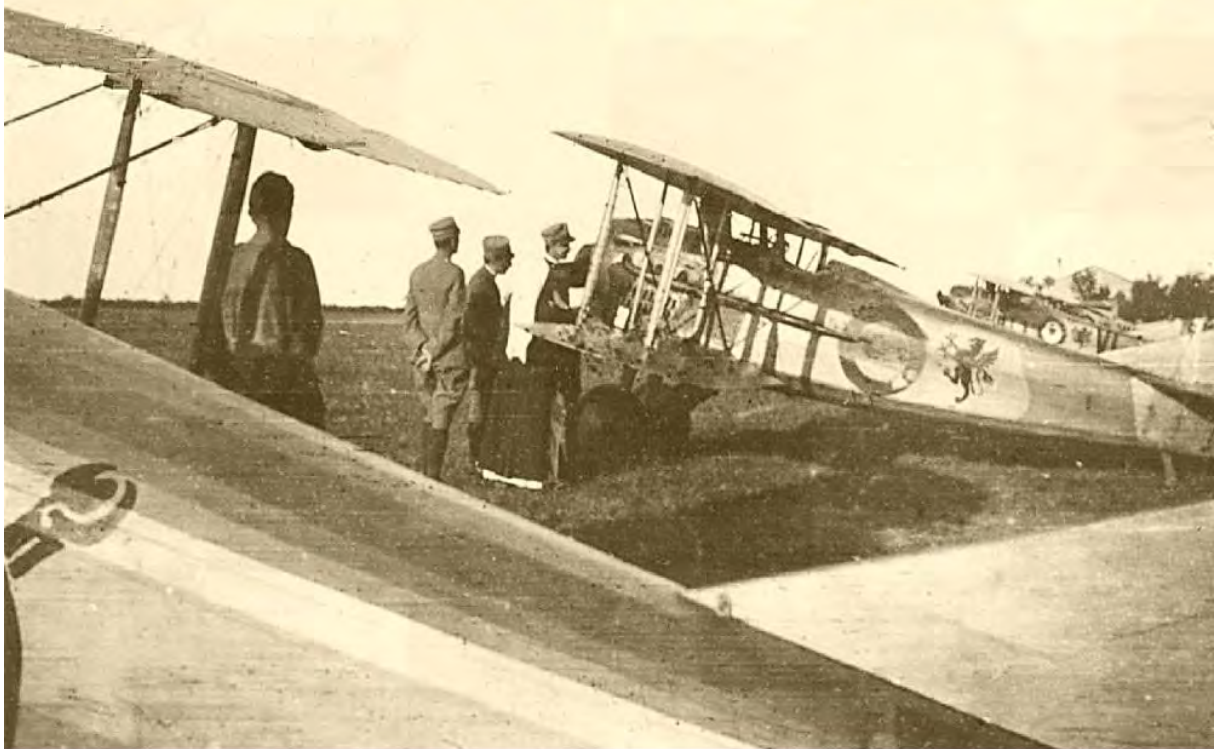
Ruffo di Calabria devant un Spad VII, chasseur biplan de construction française propulsé par un moteur Hispano-Suiza à 8 cylindres en V, utilisé sur le front italien à partir de 1917.



Fulco devant son Spad VII endommagé au combat.



Sulla fusoliera dello SPAD compare la stemma della 91ª Squadriglia: il Grifo alato, tuttora utilizzato dalla stessa squadriglia che rimane, come allora, sotto il Comando del 10º Gruppo. Entrambi (Squadriglia e Gruppo) sono di stanza ora sull'aeroporto di Trapani ed hanno in dotazione i velivoli da caccia F-16. In precedenza facevano parte del 9º Stormo "F. Baracca" di stanza sull'aeroporto di Grazzanise (Caserta).



Des Spad de la 91^e Escadrille commandée par Ruffo di Calabria après la mort de Baracca. C'est l'avion de Fulco qu'on entrevoit à l'avant-plan : une partie de l'insigne à la tête de mort est visible. Le deuxième avion est marqué du griffon ailé, insigne de l'escadrille.





En haut de la photo, la liste manuscrite des vingt victoires homologuées remportées par Fulco entre le 23 août 1916 et le 15 juin 1918.



Ruffo di Calabria est à gauche de ce groupe ; il touche l'uniforme de F. Ranza.



- Col. Piccio - Major Baracca e Cap. Ruffo del. Medaglia d'oro

Da sinistra a destra: Baracca, Piccio e Ruffo di Calabria vicino a Villa Giandose, nei pressi dell'Aeroporto di Padova, dove soggiomarono dopo la ritirata di Caporetto.

Photographés en 1917 pas loin de l'aérodrome de Padoue, de gauche à droite, le Major Baracca, le Colonel Piccio et le Capitaine Ruffo di Calabria.

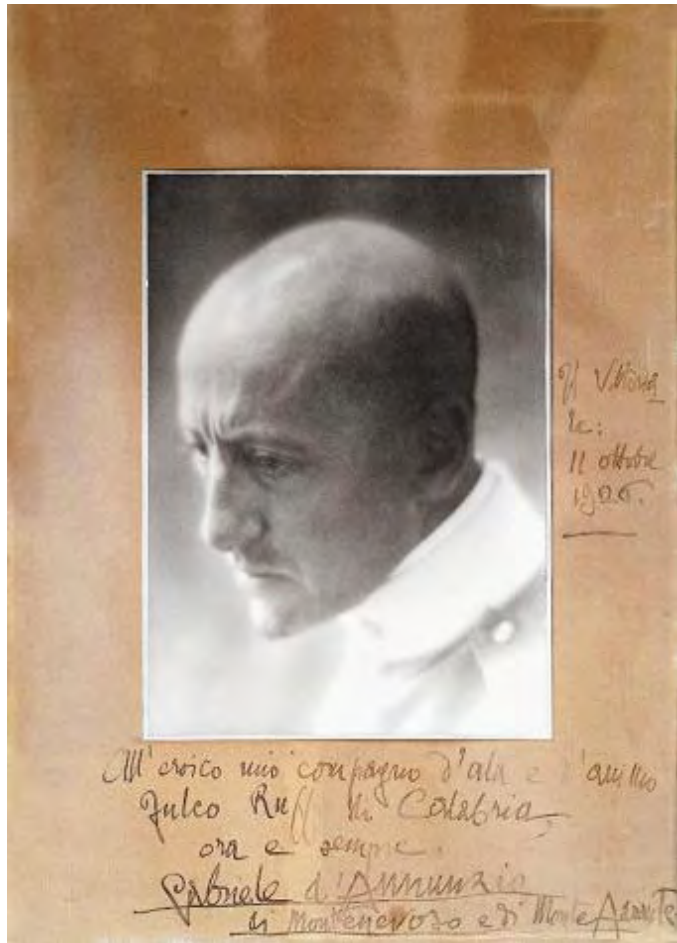


Photo de Gabriele D'Annunzio, dédiée à son compagnon d'arme Ruffo di Calabria. En 1918, D'Annunzio a commandé la 8^e Escadrille de chasse et a fait le 9 août un audacieux survol de Vienne pour y lancer des tracts appelant les Viennois à cesser de combattre aux côtés des Prussiens.



Fulco - Luigi

Devant un Spad, Fulco en compagnie de Luigi Olivari.



La Reine
Elisabeth

Le Roi
Victor-Emmanuel III

Le Roi
Albert I

Le 6 février 1918, sur l'aérodrome de Padoue, le Roi Victor-Emmanuel III en conversation avec le Roi Albert I^{er} qui est venu en Italie avec la Reine Elisabeth (en vêtement clair) pour décerner des décorations belges à des officiers qui se sont distingués au combat. Fulco Ruffo di Calabria reçut la médaille de Chevalier de l'Ordre de Léopold.



Le 19 juin 1918 – Mort au combat du Major Francesco Baracca, as aux 34 victoires sur son avion marqué du célèbre « cheval cabré » en souvenir de ses débuts militaires à la Cavalerie.

19 juin/giugno 1918



24 juin/giugno 1918

24 juin 1918 – Funérailles du Major Francesco Baracca.



I genitori di Baracca, seduti al centro della foto, ricevono a Lugo la visita di alcuni componenti della 91^a Squadriglia. Accanto a loro sono riconoscibili Piccio e Ruffo; in piedi Bacula, Osnago e Keller.

A Lugo, une délégation de la 91^e Escadrille rend visite aux parents de feu le Major Baracca. Au premier rang, on reconnaît Piccio et Ruffo du Calabria, et debout Bacula, Osnago et Keller.



SPAD (Société Provisoire des Aéroplanes Déperdussin >> Société anonyme
Pour l'Aviation et ses Dérivés >> Société Pour les Avions Déperdussin)

Il mio compagno Ten. Sabelli
ed io, mentre osserviamo l'elica
che una pallottola incendiaria
mi ha bruciato -
Su seguito il mio povero compagno
rievvera anche lui un'incendiaria
e bruciava per aria - 25 Ott. 1918

28 octobre 1918 – Devant son Spad, en compagnie du Colonel Sabelli,
Fulco examine les dégâts causés à l'hélice par un projectile incendiaire.



3 nov. 1918
Ultimo volo di guerra del Col. Piccio e del
Cap. Ruffo

Le 3 novembre 1918, avec le Colonel Piccio, Fulco Ruffo di Calabria se prépare à leur dernier vol de guerre sur Spad VII.



SPAD VII

Ultimo volo di guerra

3-11-1918

Le 3 novembre 1918, Fulco va décoller son Spad VII pour un dernier vol de guerre.



« Carte de visite » de Ruffo di Calabria faite par un confrère austro-allemand.



Spad S.VII aux couleurs de Ruffo di Calabria exposé au Musée aéronautique militaire de Vigna di Valle au Nord de Rome.